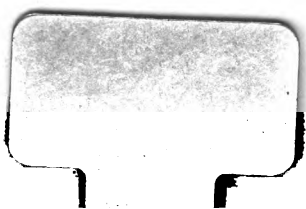
BETTOLO

Stato e marina mercantile

1903

GIOVANNI BETTOLO

DEPUTATO AL PARLAMENTO

STATO E MARINA MERCANTILE

Dalla *Nuova Antologia* - 1° aprile 1903

ROMA
DIREZIONE DELLA NUOVA ANTOLOGIA
Corso Umberto I, 131

1903

Nel decorso del 1906 avranno termine le concessioni che, con le leggi del 23 luglio 1896 e del 18 luglio 1901, furono fatte all'industria delle costruzioni navali ed alla marina mercantile. Entro il 1908 scadranno le convenzioni per i nostri servizi marittimi, postali e commerciali.

Io ebbi ripetute occasioni per dimostrare l'opportunità di disciplinare, sotto l'imperio d'un unico ordinamento legislativo, tutti i provvedimenti che riflettono i nostri traffici marittimi; sembrandomi che dai fondi, che lo Stato concede al loro incremento, si potrebbero conseguire frutti più economici e profittevoli, quando quei provvedimenti fossero armonicamente rivolti a coordinare una più feconda attività della nostra marina mercantile con lo sviluppo della produzione e del commercio nazionali.

Tale concetto parve essere accolto con favore nelle varie discussioni svoltesi al Parlamento; di guisa che, è lecito ritenere che oggi prevalga l'idea dell'opportunità e dell'utitità di raccogliere, in una sola serie di provvedimenti organici, i modi e le forme d'impegnare i sussidi concessi alla nostra marina mercantile, sia sotto l'aspetto dell'incoraggiamento da darsi alle industrie della costruzione navale e della navigazione, sia sotto il riguardo delle sovvenzioni da concedersi pei servizi postali e per lo sviluppo delle nostre linee di traffico marittimo.

Infatti l'articolo 15 della legge del 1901, che modifica la precedente del 1896 sui provvedimenti a favore della marina mercantile, fa obbligo al Governo di presentare al Parlamento, entro il 1903, il disegno di legge per i nuovi servizi postali e commerciali marittimi anche in relazione alle costruzioni da affidarsi ai cantieri nazionali. Con ciò si volle stabilire il nesso logico che intercede fra la legge dei premi alla marina mercantile e quella che dovrà stabilire le sovvenzioni per i servizi marittimi, alla scadenza delle vigenti convenzioni.

Un R. decreto del 13 settembre 1902 istituisce la commissione, cui si affidano gli studi relativi a tale materia. Composta da autorevoli individualità parlamentari e da funzionari superiori dei Ministeri interessati, quella Commissione si è posta alacremente all'opera ed ha comunicato alla stampa il programma dei suoi lavori, allo scopo evidente e lodevole di porre la questione nel dominio dell'opinione pubblica ed ottenere così la cooperazione delle persone che s'interessano al grave e complesso problema.

Ciò premesso, io mi sono invogliato a pubblicare questo succinto studio, frutto d'idee lungamente pensate, con l'intendimento di por-

tare il mio modesto contributo ad un'opera vasta e feconda, come è quella da cui l'Italia può sperare di conquistare forza economica ed, in pari tempo, profittevoli influenze politiche.

***

I fondi che, in atto, sono stanziati nel bilancio dello Stato per provvedere, sotto diverse forme, ai nostri traffici marittimi ed alle industrie delle costruzioni navali, raggiungono la bella somma di 18,225,612, di cui 10,225,612 assorbiti dalle sovvenzioni concesse ai servizi postali e commerciali.

La legge 16 maggio 1901, in forza della quale vennero contenuti entro limiti fissi gli effetti finanziari dell'altra legge 23 luglio 1896 sui provvedimenti a favore della marina mercantile, ha stabilito che, fino alla scadenza di quest'ultima, l'onere dello Stato non debba essere superiore agli otto milioni all'anno. Con questa somma si provvede alla concessione di un compenso daziario e di un compenso di costruzione alle nuove navi. costruite nei cantieri nazionali, le quali godono inoltre, sempre in virtù della legge stessa, la introduzione in franchigia dai dazi per un terzo dei materiali metallici necessari alla loro costruzione. I premi di navigazione sono aboliti e solo restano a goderne, in misura ridotta, le navi la cui costruzione era stata dichiarata anteriormente al 30 settembre 1899.

Come si vede, il premio di navigazione, che la nave doveva guadagnarsi annualmente in proporzione delle miglia percorse fino ad una determinata età, venne convertito, con notevole riduzione, in un compenso di costruzione fisso, proporzionale al tonnellaggio lordo, pagabile una sola volta, all'atto del completo allestimento della nave. Questo compenso di costruzione è di lire 60 a tonnellata di stazza lorda per le navi che saranno varate entro il 30 giugno 1903, di lire 50 per quelle da vararsi dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905 e di lire 40 per quelle da vararsi dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1907. In conseguenza di ciò, alla scadenza della legge del 1896 e di quella delle convenzioni postali del 1893, questo compenso di costruzione, che forse sarebbe stato meglio detto « di armamento », avrà cessato di esistere.

È utile conservarlo? A me pare di no; e credo che questo mio parere sia comune a molti altri, almeno per quanto lo si può desumere dalle precedenti discussioni parlamentari. Se è giusto e sopratutto equo di reintegrare l'industria delle costruzioni navali, sotto una forma qualsiasi, di quel tanto che la nostra legislazione doganale fa eccedere i prezzi dei materiali da costruzione, a totale vantaggio dell'industria siderurgica, nessuna ragione potrebbe giustificare il compenso d'armamento o di costruzione, il quale rappresenta un vero premio conforme ai premi di navigazione, che potrebbe essere più utilmente speso a vantaggio d'interessi più generali, come quelli che riguardano la nostra espansione economica e le arterie del nostro traffico marittimo. Giova ormai riconoscere che i premi di navigavione o qualsiasi altro sussidio all'armamento, concessi così in linea generale, non hanno fatta buona prova nè in casa nè fuori, specie quando se ne vogliono considerare i risultati in rapporto con lo sviluppo delle relazioni commerciali del Paese; mentre io penso che altri ben più utili frutti si sarebbero raccolti, se il concorso dello Stato fosse stato diretto a promuovere e ad incoraggiare l'industria dei trasporti marittimi, per

quanto questa può giovare alla conquista di nuovi mercati ed allo sviluppo dei nostri scambi commerciali.

Ma pur ammessa la scarsa utilità dei premi d'armamento o di navigazione, e pur riconosciuta l'opportunità di volgere ad altri incitamenti l'aiuto dello Stato, questo non potrebbe tuttavia rifiutarsi di concedere ai nostri cantieri navali, od un compenso pari all'onere che, per il precitato dazio di protezione, pesa sul prezzo del materiale da costruzione, od altrimenti estendere l'introduzione in franchigia a tutto il materiale richiesto per la costruzione delle navi commesse alla nostra industria navale.

Con quest'ultima forma, si verrebbe certamente a sottrarre qualche parte alla produzione della nostra industria siderurgica, la cui vitalità riposa essenzialmente sul dazio di protezione; ma io penso che da ciò non potrebbero venire scosse quelle basi di resistenza economica, sulle quali ormai posano i nostri stabilimenti siderurgici; mentre credo che, a vieppiù consolidarle, varranno le esigenze della vita nazionale, sempre crescenti per progredite condizioni industriali.

La restituzione daziaria è, del resto, la forma generalmente preferita dalle nazioni marittime del nord e specialmente dalla Germania, i cui cantieri navali sono nella legge doganale tedesca addirittura considerati come *zone franche*. A tutti è noto lo sviluppo considerevole dei cantieri tedeschi: non voglio asserire che l'introduzione in franchigia dei materiali da costruzione sia stata l'unica causa dello sviluppo stesso, ma è certo che essa vi ha potuto in qualche misura contribuire.

È bensì vero che tale regime non accorda alcuna protezione speciale alla industria delle costruzioni navali, mentre tutte le altre industrie nazionali si svolgono all'ombra del protezionismo; ma io penso che i nostri cantieri navali, le cui condizioni tecniche ed economiche sono sensibilmente progredite, potranno tuttavia vivere e prosperare quando lo svolgimento della loro produttività venga sottratto a dannose soluzioni di continuità. Onde non sarà fuor di luogo ricordare l'opportunità d'imporre che, per godere dei privilegi di cui tratterò in appresso, *l'industria della navigazione abbia ad essere esercitata con costruzioni prodotte dal lavoro nazionale.*

Esclusi pertanto i premi d'armamento, di navigazione ed i compensi daziari, ai quali si sostituirebbe l'introduzione in franchigia, il contributo dello Stato dovrebbe essere rivolto a soddisfare quegli interessi che hanno una vera e larga attinenza con le esigenze e l'economia del Paese.

A quest'ordine d'interessi rispondono senza dubbio quei servizi marittimi, che sono intesi ad assicurare le comunicazioni tra il continente e le isole, e quegli altri servizi, d'indole politica, che mirano a mantenere vivi i rapporti internazionali sulle coste del Mediterraneo.

Sono poi da ritenersi meritevoli d'incoraggiamento e d'aiuto quelle iniziative private, che, essendo dirette alla conquista di traffici più ricchi, preparano un materiale navale, il quale, mentre è decoro della marina, risponde ad importanti ed imprescindibili obbiettivi attinenti alla difesa nazionale.

Sono infine da considerarsi degni delle cure più sollecite quegli interessi che risiedono nell'espansione economica dei nostri prodotti, e per i quali si richiede, che una bene avvisata legislazione incoraggi le opportune imprese marittime e stimoli la concorrenza.

Riassumendo, quel legittimo aiuto che la nostra produzione, i nostri commerci, la nostra marina possono sperare, e che lo Stato può prestare a mezzo di quelle somme, fino ad oggi impiegate con scarso profitto perchè spese con poca conoscenza dei veri interessi nazionali e delle funzioni d'una marina mercantile, dovrebbe essere rivolto:

a) ad ordinare opportuni servizi postali e politici;

b) a preparare un materiale atto a determinati usi della guerra marittima;

c) a richiamare la nostra marina mercantile a quelle funzioni economiche, che rispondono agli interessi del commercio e della produzione nazionale.

*
* *

Mentre è fuori di discussione la necessità di assicurare i servizi postali interni, le comunicazioni con la nostra colonia Eritrea e di conservare alcune linee mediterranee internazionali d'indole politica, parmi che il sistema, finora seguito, delle sovvenzioni dirette, riordinato in base all'esperienza ed a criteri esclusivamente informati alla utilità del commercio ed alle esigenze del pubblico, sia da preferirsi, come quello che meglio risponde alla natura di tali servizi.

Sottordinando pertanto a quella necessità la spesa da erogarsi sotto forma di sovvenzioni dirette, ho potuto accertarmi che, pur attenendosi al costo attuale delle linee sovvenzionate, una somma di poco superiore ai 5 milioni è largamente bastevole per provvedere, oltre che ai servizi interni di carattere postale, alle comunicazioni con la nostra colonia Eritrea, prolungando la relativa linea fino ad Aden, a profittevoli rapporti con le prossime coste dell'Albania e dell'Epiro, ed a servizi sufficientemente intensivi con la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto e le isole di Malta e di Creta.

Ben inteso che sarebbero da escludersi dal beneficio delle sovvenzioni quelle linee che, come quelle del Mar Nero, hanno indole esclusivamente commerciale; sulle quali i traffici sono avviati e rimunerativi, in guisa che si ha ragione di ritenere che il loro esercizio possa essere affidato alla libera concorrenza, senza temere che la nostra bandiera abbia ad esulare da quei mari.

Sono adunque oltre a 5 milioni, che lo Stato dovrebbe spendere annualmente per assicurare i servizi interni e pochi altri che ragioni di legittima iufluenza politica consigliano di mantenere. Io credo che non dovrebbe essere compito difficile quello di realizzare qualche economia, quando si esaminasse se, allo sviluppo attuale, fra le linee sopra indicate ve ne siano alcune non indispensabili, e quando s'indagasse se altre, consideratone il rendimento economico, richiedano di essere tuttavia sovvenzionate. Astenendomi dall'addentrarmi nei particolari di cosifatto studio, io metto a calcolodel mio lavoro 5 milioni per le sovvenzioni marittime, sicuro che la Commissione Reale, che con tanta alacrità attende al riordinamento dei nostri servizi sovvenzionati, potrà e saprà con maggiore competenza ed autorità entrare bene a fondo nel grave problema e trattarlo compiutamente, estendendo pure le sue indagini al nesso economico che intercede fra il servizio marittimo e quello ferroviario, specie per quanto si riferisce alle tariffe e al servizio cumulativo, di cui oggi si hanno appena poche traccie.

*
* *

Ho accennato alla necessità di promuovere la costruzione di un nucleo di piroscafi che siano capaci, in tempo di pace, di conquistare ricchi traffici alla bandiera nazionale con decoro della nostra marina, e che possano in tempo di guerra essere aggregati alle forze navali militari, per completarne l'organamento strategico.

Or sono decorsi 10 anni, in una mia relazione sull'esercizio finanziario 1893-94 per il bilancio della marina, mi ingegnavo di mettere in luce tale necessità, basandomi sopra argomenti che non saprei meglio manifestare, che ripetendoli.

Dimostrata l' importanza di determinati servizi logistici ed informativi in relazione con l' impiego delle forze navali combattenti, osservavo come queste forze abbiano a trovarsi in condizioni strategiche tanto migliori per quanto le loro unità potranno mantenersi più indipendenti dalle basi di rifornimento, e quanto meglio potranno essere informate dei preparativi, delle mosse, delle minacce del nemico. Aggiungevo che siffatte condizioni di prevalenza strategica, le quali valgono a completare l' assetto organico d' una flotta ed a moltiplicarne l'efficacia, richiedono navi onerarie capaci di sottrarsi agli insulti nemici e di raggiungere al largo le divisioni navali per rifornirle di combustibile, di munizioni, di materiale di difesa e di quanto può loro occorrere, e navi atte ad un vigile servizio di esplorazione, inteso a spiare i movimenti del nemico, sia in mare aperto sia in tutte le sue basi di operazione.

Ora cotesto materiale, che non ha diretto valore combattivo, ma che rappresenta una parte tanto necessaria della forza organica d'una flotta, ove dovesse essere creato a spese dirette del bilancio dello Stato, rappresenterebbe in tempo di pace un capitale sotto ogni riguardo improduttivo, non prestandosi nemmeno allo scopo di mantenere alta la grandezza morale del Paese e di tutelare all' estero gli interessi nazionali.

Per queste ragioni, tutte le grandi nazioni marittime informarono la costituzione logistica delle loro forze navali ad un concetto più pratico ed economico. Oggi, più che mai, le marine militari possono trovare i fra piroscafi, domandati dalle differenti funzioni del commercio, il materiale che loro abbisogna per soddisfare a quei particolari servizi di guerra che ho considerato. Si contano numerose navi, le quali si prestano mirabilmente agli usi militari, in virtù di quegli stessi caratteri ai quali debbono la prosperità dei loro traffici.

Altre nazioni di noi più ricche in questi traffici, possono dalla marina mercantile avere elementi capaci di soddisfare ad obbiettivi più direttamente guerreschi di quelli cui ho accennato. Si tratta della guerra di corsa, con tutti gli effetti dei quali essa può essere disastrosa conseguenza, particolarmente se rivolta a danno d'una potente nazione marittima. Per quella forma di guerra sono altrove preparati piroscafi di grande portata, velocissimi, costruiti sopra disegni speciali per rispondere a determinate condizioni di difesa e d'insommergibilità, piroscafi che sono atti a ricevere, in caso di bisogno, un armamento che li rende incrociatori temibili alle linee commerciali nemiche.

Da no si domanda di soddisfare a compito più modesto; non si richiedono piroscafi atti ad essere trasmutati in potenti strumenti per

la guerra di corsa, ma navi semplicemente capaci di rispondere a quei servizi ausiliari della guerra marittima, che sono vere ed essenzialissime necessità strategiche. E tuttavia queste navi cercheremmo invano nella nostra marina mercantile!

Si dice che i nostri traffici sono troppo poveri e troppo timidamente avviati, per rendere rinumerativo l' esercizio di piroscafi tanto perfetti ed altrettanto costosi, quali sarebbero richiesti dalle esigenze di una guerra marittima, talchè per ottenerli lo Stato dovrebbe sopportare l' onere di sovvenzioní ragguardevoli. Ed io riconosco le modestissime condizioni d'esercizio e di potenzialità dei nostri piroscafi; ma sta pure il fatto che la nostra bandiera non ha che una scarsa parte del commercio marittimo che si svolge fra i nostri porti e l' estero, mentre superbi e velocissimi piroscafi forestieri partono dai nostri principali scali per metterli in comunicazione con i più ricchi mercati esteri; sta altresì il fatto che oggi la nostra maggiore società di navigazione, per lodevole impulso dovuto al Senatore Piaggio, può già volgere ai ricchi mercati dell' America del Nord alcuni piroscafi, che sono decoro della nostra marina mercantile.

L'opera adunque è iniziata; ed io penso che oggi, più che per lo passato, giungerebbe opportuno ed efficace un incoraggiamento che fosse diretto ad incitare ed a promuovere evoluzione feconda.

E con quale onere? Questo manifestamente dipende dai requisiti, che, in base ai criteri sopra esposti, si dovrebbero richiedere a ciascuna unità, e dal numero delle unità necessarie agli usi della nostra difesa.

Senza entrare in un argomento di sua natura riservato, io credo di poter affermare che alle esigenze logistiche della nostra flotta possano bastare 16 piroscafi, di una stazza lorda non inferiore alle 5000 tonnellate, ripartiti in tre categorie rispetto alla loro velocità, e cioè:

8	di velocità	oraria	non inferiore alle	16	miglia
4	id.	id.	id.	18	id.
4	id.	id.	id.	20	id.

Tali i requisiti, in base ai quali lo Stato dovrebbe corrispondere un assegno fisso, stabilito in relazione con l'entità della spesa necessaria a procurarli e delle spese di esercizio richieste per un equo rendimento. I piroscafi ammessi al godimento di siffatto assegno sarebbero naturalmente sottoposti alle clausole d'un contratto da stipularsi con l'Amministrazione della Marina, in forza delle quali sarebbero pure fissate le condizioni di requisizione o di semplice noleggio per parte dello Stato, con l'inibizione di vendita o di noleggio agli esteri senza il consenso del Governo etc.

Da un calcolo istituito su dati abbastanza attendibili, allo scopo di determinare gli assegni da corrispondersi a ciascun piroscafo delle tre categorie, risulterebbe:

Categoria cui è ascritto il piroscafo	Assegno ind. annuo	Numero dei piroscafi	Spesa totale annua
	Lire		Lire
I (Velocità non inferiore alle 20 M.)	240,000	4	960,000
II (» » » » 18 M.)	135,000	4	540,000
III (» » » » 16 M.)	60,000	8	480,000

L'assegno intero, come è notato nel precedente prospetto, dovrebbe essere concesso a ciascun piroscafo fino al quinto anno di età, mentre esso verrebbe diminuito del 10 per cento dal quinto al decimo anno e del 20 per cento dal decimo al quindicesimo anno di età.

Riferendo tali cifre al costo dei piroscafi considerati nelle tre categorie, si ha che esse corrispondono su per giù:

al 4 per cento per i piroscafi della I categoria
al 3 id. id. id. II id.
al 2 id. id. id. III id.

Da ciò si desume che nel decorso dei 15 anni, durante il quale i piroscafi sarebbero ammessi al godimento dell'anzidetto benefizio, questo risulterebbe:

(240,000 + 216,000 + 192,000) 5 = lire 3,240,000

per i piroscafi della I categoria, cioè corrispondente al 54 per cento del loro valore, supposto di 6 milioni;

(135,000 + 121,000 + 108,000) 5 = lire 1,820,000

per i piroscafi della II categoria, cioè corrispondente al 40 per cento circa del loro valore, supposto di 4 milioni e mezzo;

(60,000 + 54,000 + 48,000) 5 = lire 810,000

per i piroscafi della III categoria, cioè corrispondente al 27 per cento del loro valore, supposto di 3 milioni. Ed in forza di questi assegni l'onere complessivo dello Stato ascenderebbe a lire 26,730,000 per 15 anni, ed in media a lire 1,782,000 all' anno. Considerando però che il pagamento dell'assegno dovrebbe essere fatto sotto certe condizioni d'esercizio, e che verrebbe sospeso durante le grandi riparazioni, trasformazioni, etc. parmi che la spesa potrebbe ritenersi pari a circa un milione e mezzo all'anno.

Giova in ultimo notare che nulla si opporrebbe a che i piroscafi inscritti nel naviglio ausiliario potessero concorrere così alle sovvenzioni stabilite per i servizi postali e politici, come a quelle ricompense assegnate allo sviluppo delle nostre correnti commerciali, che sono soggetto della terza forma, sotto la quale lo Stato presterebbe il suo aiuto alla marina mercantile.

Nel ricordare i modi più proficui con i quali lo Stato, nei suoi rapporti con la Marina mercantile, dovrebbe dare indirizzo e vita a feconde imprese marittime, ho accennato ad una forma speciale d'incoraggiamento, diretto a promuovere sui mercati esteri nuove clientele a favore della produzione e dei traffici nazionali. Mi accingo ora a svolgere su tale argomento alcune mie idee personali.

Premetto che delle somme, oggi già inscritte in bilancio per sovvenire sotto varie forme le industrie delle costruzioni navali e della navigazione, si sarebbero assegnati, secondo l'ordinamento da me pensato, cinque milioni per i servizi sovvenzionati ed un milione e mezzo per il naviglio ausiliario. Resterebbero perciò disponibili undici milioni e mezzo, in cifra tonda, all' anno. Con questi mezzi intenderei fosse provveduto allo sviluppo delle nostre grandi arterie di traffico marittimo, uniformando il programma a certi criteri che m'ingegnerò di esporre anzitutto in formule compendiose, per svolgerli poi più ampiamente e, successivamente, applicarli sotto forma concreta.

1. Studiata l'indole economica dei mercati mondiali, rispetto alla natura ed all'entità delle loro importazioni ed esportazioni ed alla parte che nel movimento commerciale vi rappresenta la bandiera nazionale, si dovrebbero scegliere, con accurata indagine, quelli che danno meglio a sperare rispetto allo sviluppo dei nostri scambi e della nostra produzione.

2. Stabiliti in tal guisa i mercati verso i quali converrebbe preferibilmente avviare i nostri traffici, per conquistare alla bandiera ed ai prodotti nazionali, credito, clientele ed espansione, sarebbe necessario assegnare alle arterie che conducono a tali mercati una parte proporzionata delle somme di cui lo Stato può disporre a benefizio dei suoi traffici commerciali, istituendo a favore di ciascun mercato una specie di dote, commisurata così agli oneri ed alle difficoltà da superarsi per conquistarvi la desiderata influenza economica, come ai benefizi che se ne possono sperare.

3. Tale dote sarebbe con equa proporzionalità ripartita fra gli armatori o le società di navigazione che, affrontando l'alea dell'impresa, riuscissero ad accrescere i nostri scambi commerciali marittimi sotto bandiera nazionale.

Come si rileva da questa succinta esposizione, spetterebbe allo Stato, regolatore ed integratore di tutte le energie produttive, di indirizzare le imprese marittime verso i mercati più favorevoli alla nostra espansione economica; mentre all'iniziativa privata si affiderebbe la scelta dei mezzi e dei modi più conformi ad un fecondo esercizio di quelle imprese; escludendo in tal guisa ogni monopolio, per lasciare largo campo all' azione di tutti quei promettenti stimoli, che sono frutto di una libera concorrenza.

Ciò posto, chiari appariscono gli scopi che si prefigge il nuovo ordinamento ed i vantaggi che in esso risiedono. Si tratta di assoggettare ai larghi interessi della nostra produzione e della nostra ricchezza, efficaci fattori di fortuna, competenti iniziative con quel potente istrumento di espansione che è una marina mercantile, stimolata verso le sue più produttive funziomi economiche, finalità coteste per le quali si affaticano, oggi più che mai, tutti i Paesi civili del mondo. Si tratta di conquistare alla nostra bandiera gran parte dei nostri scambi commerciali, che oggi per oltre il 50 per cento sono esercitati da linee di navigazione estere. Nè lievi sono i profitti che all'economia pubblica derivano da simile conquista. In virtù di essa, i molti milioni pagati agli stranieri per il trasporto delle merci indigene e di quelle che affluiscono ai nostri porti, resterebbero in paese; in virtù di essa, i nostri prodotti conserverebbero meglio il carattere di nazionalità, con evidente vantaggio di quel credito che la produzione ha interesse di guadagnare sui mercati forestieri.

Assegnata pertanto una conveniente dote di sovvenzione a ciascuno dei mercati, con i quali si mira a promuovere e ad allargare rapporti di scambi, conviene chiarire i criteri in base ai quali tale dote dovrebbe essere distribuita. È anzitutto da notare che i premi, di cui si potrebbe disporre con la dote stabilita per un determinato mercato, verrebbero ottenuti nel solo caso in cui la media del movimento commerciale, esercitato sotto bandiera nazionale fra i nostri porti e il mercato medesimo, risultasse accresciuta. Dipendentemente da questa condizione, ed in base alle tonnellate eccedenti la media in parola, la somma dovuta ai premi guadagnati sarebbe divisa fra tutte

le tonnellate trasportate dalle navi nazionali. A stimolare inoltre tutti quei mezzi, dai quali può meglio dipendere l'espansione dei nostri prodotti, sarebbe utile *assegnare all'esportazione una ricompensa maggiore di quella concessa all'importazione.* In tal guisa, la dote del mercato verrebbe ripartita fra tutte le tonnellate importate ed esportate, in relazione con l'anzidetta eccedenza ed in rapporto coi premi fissati per l'importazione e l'esportazione. Però la somma complessiva dei premi guadagnati non dovrebbe in alcun caso eccedere la dote concessa al mercato relativo: qualora si verificasse tale eccedenza, il premio dovrebbe essere ridotto *pro rata,* e ciò per garantire il bilancio dello Stato ed anche per diminuire il premio stesso, quando questo potesse produrre uno sviluppo commerciale fittizio. Il traffico infine dovrebbe essere esercitato con linee regolari e periodiche di navigazione, mentre sarebbe escluso ogni vincolo circa il materiale da usarsi nell'esercizio. La condizione d'un traffico regolarmente periodico è richiesta dalla necessità di far conoscere al commercio i mezzi di trasporto di cui esso può disporre, non potendosi ritenere atti allo sviluppo delle nostre relazioui commerciali i viaggi occasionali dipendenti da fattori che non è possibile mettere a calcolo. La ragione poi di lasciar libera la scelta dei mezzi che l'armatore giudica più opportuni all'esercizio della sua industria, scaturisce dal fatto che le sovvenzioni commerciali debbono servire esclusivamente per lo sviluppo dei nostri traffici, mentre pel miglioramento del materiale si ha tutto il margine possibile di provvedere, sia cogli assegni concessi al naviglio ausiliario, sia a mezzo delle condizioni da inserirsi nei quaderni d'oneri per i servizi direttamente sovvenzionati. D'altra parte, data la forma dell' incentivo, nessuno meglio dell'armatore, per il quale l' intensità del traffico si traduce in un maggior lucro e nelguadagno d'un premio maggiore, potrebbe essere al caso di scegliere il materiale più atto all'esercizio della sua industria e delle linee che vuole esercitare.

Per questa ragione ed anche per altre attinenti all'educazione marinara, io vorrei che dal benefizio non fosse esclusa l'istituzione di linee regolari esercitate dai velieri. A chi non abbia profondamente studiato l'economia dei traffici, che si svolgono attraverso i grandi Oceani, potrà sembrare che il tempo dei velieri sia finito; ma ciò non risponde alla realtà delle cose. Anzitutto, all'esercizio di certi traffici meglio si addice il veliero che il piroscafo; e poi non sarebbe miglior decoro per la nostra marina possedere un buon nucleo di grandi velieri a scafo metallico, anzichè un materiale composto di piroscafi di età avanzata, di minima velocità e di rendimento poco economico?

Nè bisogna trascurare l' influenza che la marina a vela esercita sull'educazione e sullo spirito marinaro. Per essa, abbiamo care e gloriose tradizioni, per essa conquistammo quel posto d'onore, che i nostri marinari del classico veliero possono vantare fra la gente di mare di tutti i Paesi del mondo, sia per abilità professionale, sia per resistenza fisica, sia per quelle altre qualità morali, che li rendono generalmente stimati e ricercati; onde non sarebbe per certo savia politica di Governo, privare d'ogni incoraggiamento la conservazione di tali preziosi elementi, che sono coefficenti della grandezza e della forza d'una nazione marittima.

Affidati pertanto i nostri scambi commerciali al regime d' una larga e libera concorrenza, convenientemente indirizzata ed incoraggiata dallo Stato, nutro fiducia che gli oneri sopportati dal pubblico

erario debbano risultare più fecondi che per lo passato. E tali risulteranno per certo, se i provvedimenti, cui ho accennato, verranno con saggio discernimento associati con un ben applicato servizio cumulativo fra i trasporti di mare e quelli di terra, e se, come altrove fu applicato, *le tariffe ferroviarie saranno sensibilmente ridotte a beneficio dei prodotti nostrali che dall'interno sono avviati oltre mare su navi nazionali.* In Germania, ove le cure più sollecite vengono rivolte all'espansione dei prodotti paesani sui mercati mondiali, le merci nazionali, che affluiscono al mare per essere caricate sopro navi nazionali, vi sonó trasportate dai centri interni di produzione con tariffe ferroviarie ridotte dal 60 al 70 per cento.

Bisogna oramai riconoscere che, nei rapporti fra lo Stato e la Marina mercantile, si è sempre proceduto con criteri limitati ed inorganici. La legge del 1893, con la quale si vollero estendere le convenzioni marittime all'esercizio di traffici puramente commercicli, ebbe per effetto di allontanare dalla concorrenza la nostra marina libera e di sottoporre quei traffici ad una specie di monopolio in famiglia. Nè credo che ciò sia stato estraneo alla possibilità d'un intervento esuberante della bandiera estera nel nostro traffico marittimo.

Giova adunque non insistere nell'errore e dare al grave problema soluzione più conforme all' indole dell' industria della navigazione ed agli interessi dei nostri rapporti commerciali. Il concetto, che informa il sistema da me studiato, potrà, per lo meno, invogliare altri a meditare sulla questione, la quale coinvolge interessi attinenti al nostro avvenire economico. Io lo affido alla discussione, che mi auguro ampia, serena, indipendente da ogni preoccupazione circoscritta entro i limiti del tornaconto personale o regionale. Intanto per renderlo accessibile ad una feconda critica, m'ingegnerò di esporre, in forma analitica, i modi che, a parer mio, ne renderebbero facile e pratica l'applicazione.

Dalle statistiche del movimento commerciale e del movimento della navigazione, compilate in base ad accurate indagini dell'Amministrazione doganale, risulta che il traffico marittimo più rilevante fra i nostri porti e quelli esteri avviene coi seguenti mercati:

Porti del Mar Nero e del Danubio — Turchia Europea ed Asiatica — Egitto — Tripolitania — Tunisia — Algeria — Gran Bretagna — Indie (compresi Singapore e le isole della Sonda) — Cina — Giappone — Australia — Stati Uniti — America Centrale — Brasile — Uruguay — Argentina — Chilì — Perù.

Ora, il concetto, cui s' informa il mio ordinamento, richiederebbe l'esclusione di quei mercati con i quali si esercita quasi esclusivamente un commercio d' importazione di materie prime e di prodotti di prima necessità per il nostro Paese; inquantochè, data la natura del traffico, spetta ai nostri armatori ed alle nostre compagnie di navigazione il compito di aprirsi la via fra la concorrenza estera per ottenere la preferenza del commercio nazionale.

Cosi, sarebbero da escludersi:

a) i porti del Mar Nero e del Danubio, dai quali l'importazione dei cereali e del petrolio assicura noli certamente rimunerativi;

b) i porti della Gran Bretagna, che ci mandano carbone e ferro e che hanno con l' Italia traffico intenso;

c) i porti degli Stati Uniti e del Plata, per i quali le correnti d' emigrazione permettono ai nostri armatori di esercitare linee regolari senza sovvenzione.

Per quanto riguarda il Brasile, giova osservare che l' ingente numero dei nostri connazionali, che vi dimorano, potrebbe essere promettente ragione di un più grande svolgimento dei nostri commerci d'esportazione; egli è perciò che io stimo opportuno di comprenderlo sulle correnti da coltivarsi e da incoraggiarsi dallo Stato.

Fatte quindi le debite esclusioni, resterebbero gli altri mercati, che si potrebbero raggruppare come segue:

I. — Turchia Europea ed Asiatica,
II. — Egitto,
III. — Tripolitania, Tunisia ed Algeria,
IV. — Indie (compresi Singapore e le isole della Sonda),
V. — Cina e Giappone,
VI. — Australia,
VII. — America Centrale,
VIII. — Brasile,
IX. — Chilì e Perù.

Si tratterebbe ora di stabilire la dote da assegnarsi a ciascun gruppo di mercati, dote che dovrebbe essere determinata in base:

1° al valore delle nostre importazioni e più specialmente al valore delle nostre esportazioni;

2° al traffico marittimo svolgentesi con i nostri porti;

3° al nolo di trasporto, di cui sono funzioni la spesa di esercizio e l' interesse del capitale impiegato, e che si può ritenere proporzionale alla distanza.

Sono inoltre da considerarsi certi coefficienti morali, che nei rapporti commerciali fra Paese e Paese esercitano una particolare influenza, e che, in linea generale, possono riassumersi: *a*) nella possibilità e nella convenienza di trovare sul mercato che si considera uno sbocco favorevole alla produzione nazionale; *b*) nella concorrenza contro la quale è prevedibile di dover lottare per conquistarlo; *c*) in considerazioni di ordine politico; *d*) nell' esistenza di colonie nazionali, avuto riguardo alla loro forza numerica ed alle loro condizioni economiche.

In relazione agli elementi di giudizio che si possono desumere dalle statistiche di questi ultimi anni, ho raccolto nel seguente specchio le medie che rappresentano i valori dei nostri scambi commerciali con i mercati sopra notati e le medie delle quantità di merci trasportatevi per via di mare, con l' indicazione della parte che vi ha preso la bandiera nazionale.

MERCATI	Importazione ed Esportazione	Valore degli scambi commerciali	Tonnellate di merci trasportate per via di mare			Distanza media
			in totale	con bandiera italiana	con bandiera estera	
		migliaia di lire	tonnellate di merci	tonnellate di merci	tonnellate di merci	Miglia
Turchia Europea ed Asiatica.	Importazione	25,0[illegible]6	80,606	53,026	27,580	1,145
	Esportazione	38,040	50,935	42,753	8,182	
Egitto	Importazione	9,163	45,214	40,079	5,135	1,326
	Esportazione	27,093	81,082	47,802	33,280	
Tripolitania, Tunisia ed Algeria . .	Importazione	14,002	92,819	85,744	7,075	573
	Esportazione	10,437	53,738	46,974	6,764	
Indie, compresi Singapore e le isole della Sonda . . .	Importazione	68,697	124,8[illegible]6	41,121	83,741	11,251
	Esportazione	25,758	23,884	20,438	3,446	
Cina e Giappone .	Importazione	63,734	14,780	476	14,304	14,004
	Esportazione	3,731	8,686	1,169	7,517	
Australia	Importazione	2,928	14,478	5,677	8,801	11,768
	Esportazione	4,314	10,964	2,071	8,893	
America centrale .	Importazione	3,030	13,462	10,429	3,033	4,745
	Esportazione	6,495	12,294	9,082	3,212	
Brasile	Importazione	14,445	29,522	28,164	1,358	5,081
	Esportazione	15,594	43,281	36,783	6,493	
Chilì e Perù . . .	Importazione	4,726	29,897	17,127	12,770	9,468
	Esportazione	7,809	9,111	573	8,538	

Avuto pertanto riguardo ai dati raccolti nel precedente specchio ed ai coefficienti d'indole morale dianzi ricordati, ho ripartito come segue, fra le arterie commerciali da sovvenzionarsi, gli undici milioni e mezzo di cui lo Stato potrebbe disporre, dopo aver provveduto alle esigenze dei servizi postali e del naviglio ausiliario:

I. —	Turchia Europa ed Asiatica	Lire	600,000
II. —	Egitto	»	700,000
III. —	Tripolitania-Tunisia-Algeria	»	600,000
IV. —	Indie (compresi Singapore ed isole della Sonda)	»	3,700,000
V. —	Cina e Giappone	» (1)	1,000,000
VI. —	Australia	»	900,000
VII. —	America centrale	»	800,000
VIII. —	Brasile	»	2,200,000
IX. —	Chilì e Perù	»	1,000,000
	Totale	Lire	11,500,000

Su tale ripartizione hanno certamente avuto influenza apprezzamenti personali, che gioverebbe meglio ponderare, in base ad una più profonda conoscenza di elementi, che non sono a mia disposizione; ma io, più che lo scopo di precisare cifre, che riconosco doversi accogliere con molte riserve, ebbi quello di porgere un saggio del metodo secondo il quale sarebbero da applicarsi i concetti che venni fin qui esponendo; su traccia analoga, mi accingo a stabilire i premi d'importazione e d'esportazione per ciascun mercato.

Tali premi, come dissi, dovrebbero essere assegnati alle tonnellate di merci importate ed esportate, sotto bandiera nazionale, che risultano in eccedenza sulle medie del traffico, fino ad oggi raggiunte e notate nel precedente specchio; avvertendo però che l'ammontare complessivo dei premi guadagnati dovrebbe essere diviso fra tutte le tonnellate trasportate.

Partendo pertanto dall'ipotesi che in un triennio, od in altro termine di tempo, la nostra bandiera possa conquistare una certa percentuale del traffico esercitato dalla bandiera estera con ciascun mercato, e che il traffico stesso aumenti di un'altra percentuale, si può fissare il valore massimo del premio assegnato ad ogni tonnellata.

Così, in base a determinate percentuali d'aumento, che si suppongono conseguite nel periodo di tre anni, si sono calcolati e notati nello specchio seguente i premi che per ciascuna arteria commerciale vi corrispondono.

(1) Per i mercati oltre Suez, si sono pure considerate le spese richieste per il passaggio del Canale.

MERCATI	Importazione ed esportazione	Merci trasportate per via di mare			Aumento presumibile della bandiera italiana su quella estera in un triennio.		Aumento presumibile del traffico totale in un triennio.		Totale degli aumenti per la bandiera italiana sul quale vanno applicati i premi d'importazione e di esportazione.	Premi di importazione e di esportazione per ogni tonnellata di aumento.
		in totale	con bandiera italiana	con bandiera estera	percentuale		in tonnellate			
		tonn. di merci	tonn. di merci	tonn. di merci	%	tonn. di merci	%	tonn. di merci	tonn. di merci	L. C.
Turchia Europea ed Asiatica. . . .	espor.	80,606	53,026	27,580	70	19,306	10	8,060	27,366	8.81
	impor.	50,935	42,753	8,182	70	5,727	20	10,187	15,914	22.11
Egitto	espor	45,214	40,079	5,135	70	3,594	10	4,521	8,115	17.81
	impor	81,082	47,802	33,280	70	23,296	20	16,216	39,512	13.25
Tripolitania, Tunisia, ed Algeria . . .	espor.	92,819	85,744	7,075	70	4,952	10	9,282	14,234	17.56
	impor.	53,738	46,974	6,764	70	4,734	20	10,747	15,481	20.17
Indie, compresi Singapore e le isole della Sonda . . .	espor.	124,826	41,121	83,741	20	16,748	10	12,483	29,231	72.20
	impor.	23,884	20,438	3,446	70	2,412	30	7,165	9,577	156.70
Cina e Giappone	espor.	14,780	476	14,304	40	5,722	20	2,956	8,678	42.19
	impor.	8,686	1,169	7,517	70	5,261	30	2,605	7,866	80.40
Australia . . .	espor.	14,478	5,677	8,801	50	4,400	20	2,895	7,295	53.34
	impor.	10,964	2,071	8,893	50	4,446	30	3,289	7,735	63.38
America Centrale	espor.	13,462	10,429	3,033	80	2,426	30	4,039	6,465	39.19
	impor.	12,294	9,082	3,212	80	2,569	40	4,917	7,486	66.39
Brasile	espor.	29,522	28,164	1,358	80	1,086	20	5,904	6,990	75.43
	impor.	43,281	36,788	6,493	80	5,194	30	12,984	18,178	90.71
Chilì e Perù .	espor.	29,897	17,127	12,770	80	8,939	10	2,990	11,929	48.71
	impor.	9,111	573	8,538	80	6,830	20	1,822	8,652	42.64

Dai criteri seguiti, per stabilire il valore dei premi d'importazione e d'esportazione, chiaro apparisce come la dote assegnata ad un determinato mercato possa essere interamente erogata nel solo caso in cui il traffico, sotto bandiera nazionale, abbia raggiunto l'aumento presunto. Ove tale aumento non fosse raggiunto, la somma complessiva dei premi guadagnati sarebbe minore della dote del mercato; qualora l'aumento superasse quello preveduto, il premio verrebbe ridotto *pro rata,* allo scopo di non superare la dotazione stabilita. Nel primo caso si avrebbe un'economia, che potrebbe essere cumulata per aumentare le dotazioni del triennio successivo, nel secondo caso le dotazioni fissate per ciascun anno sarebbero completamente distribuite fra i concorrenti. È superfluo aggiungere che il valore dei premi d'importazione e di esportazione, notati nel precedente specchio, non rappresentano che un valore nominale, perchè riferito alle sole tonnellate d'aumento, mentre l'ammontare complessivo dei premi guadagnati dev'essere ripartito fra tutte le tonnellate di merci trasportate sotto bandiera nazionale. Il premio effettivo, cioè quello dovuto ad ogni tonnellata trasportata, è notato nello specchio che segue, il quale riassume pure i dati raccolti nello specchio precedente.

MERCATI	Importazione ed Esportazione	Tonnellate di merci trasportate dalla bandiera italiana Media del quadriennio 1853-901. (a)	Aumento presunto in un triennio del traffico sotto bandiera italiana. b)	Tonnellate di merci che trasporterebbe la bandiera italiana verificandosi l'aumento supposto (c).	Premio nominale per ogni tonnellata di aumento. (d)	Ammontare complessivo dei premi di importazione e di esportazione. (b × d) (e)	Premio effettivo per ogni tonnellata di merci trasportata $\left(\frac{e}{c}\right)$ (f)
		tonnellate di merci	tonnellate di merci	tonnellaze di merci	Lire	Lire	Lire
Turchia Europea ed Asiatica. . . .	Importaz.	53,026	27,366	80,392	8.81	241,176	3 »
	Esportaz.	42,753	15,914	58,667	22.11	352,002	6. »
Egitto	Importaz.	40,079	8,115	48,194	17.81	144,582	3. »
	Esportaz.	47,802	39,512	87,314	13.25	523,884	6. »
Tripolitania, Tunisia ed Algeria .	Importaz.	85,744	14,234	99,978	17.56	249,945	2.50
	Esportaz.	46,974	15,481	62,455	20.17	312,275	5. »
Indie, compresi Singapore e le isole della Sonda . . .	Importaz.	41,121	29,331	70,352	72.20	2110,560	30. »
	Esportaz.	20,438	9,577	30,015	156.70	1500,750	50. »
Cina e Giappone .	Importaz.	476	8,678	9,154	42.19	366,160	40. »
	Esportaz.	1,169	7,866	9,035	80.40	632,450	70. »
Australia.	Importaz.	5,677	7,295	12,972	53.34	389,160	30. »
	Esportaz.	2,071	7,735	9,806	63 38	490,300	50. »
America centrale .	Importaz.	10,429	6,465	16,894	39.19	253,410	15. »
	Fsportaz.	9,082	7,486	16,568	66.39	497,040	30. »
Brasile.	Importaz.	28,164	6,990	35,154	75.43	527,310	15. »
	Esportaz.	36,788	18,178	54,966	90.71	1648,980	30 »
Chilì e Perù . . .	Importaz.	17,127	11,929	29,056	48.71	581,120	20. »
	Esportaz.	573	8,652	9,225	42.64	369,000	40. »

A chi consideri il valore dei premi assegnati a ciascun mercato, potrà sembrare che, per taluni di essi, quel valore risulti troppo elevato; bisogna però riflettere che quei premì sono calcolati in relazione alla eccedenza del traffico sulla media attuale, e che sarà ben difficile di raggiungere, in un triennio, le percentuali degli aumenti presunti. In conseguenza di ciò, il valore dei premi verrà diminuito; mentre per i traffici, dove gli aumenti potranno approssimarsi a quelli supposti, i relativi premi si alzeranno verso il loro valore massimo, fino a raggiungerlo, allorchè gli aumenti presunti si saranno verificati; ma in questo caso, ben notevoli saranno i correspettivi vantaggi che si diffonderanno sull'economia generale del Paese. In altri termini, il congegno, che governa il valore dei premi, è così fatto che l'onere finanziario sopportato dallo Stato è sempre adeguato ai profitti che da esso derivano al commercio ed alla produzione nazionali.

A chi piacesse d'istituire un confronto fra i premi d'importazione e d'esportazione e quelli attualmente guadagnati in base alla legge del 1901, serve lo specchio seguente, nel quale sono notate le tonnellate di merci che dovrebbero essere trasportate, per ottenere lo stesso premio concesso ad una nave di 4000 tonnellate di stazza lorda, in forza della citata legge.

MERCATI	Viaggio di	Distanza media	Premio di navigazione dovuto ad un trasporto di 4000 tonnellate di stazza lorda	Tonnellate di merci che si debbono trasportare per poter guadagna e l'attuale premio di navigazione coi premii massimi d'importazione e di esportazione.
		miglia	lire	tonnellate
Turchia, Europea ed Asiatica	andata	1,415	2,547	425
	ritorno		2,547	849
Egitto	andata	1,326	2,387	398
	ritorno		2,387	796
Tripolitania, Tunisia ed Algeria.	andata	573	1,031	206
	ritorno		1,031	412
Indie, compresi Singapore e le isole della Sonda. . .	andata	11,251	20,252	405
	ritorno		20,252	675
Cina e Giappone	andata	14,004	25,207	860
	ritorno		25,207	630
Australia	andato	11,768	21,182	424
	ritorno		21 182	706
America centrale	andata	4,745	8,541	285
	ritorno		8,541	569
Brasile	andata	5,081	9,146	305
	ritorno		9,146	609
Chilì e Perù	andata	9,468	17,042	426
	ritorno		17,042	852

Dai dati inscritti nel precedente specchio risulta che, per guadagnare l'attuale premio di navigazione, il trasporto, preso come base del confronto, non dovrebbe caricare che una quantità di merci relativamente piccola, rispetto alla sua capacità di carico. È bensì vero che tale quantità fu calcolata assumendo come saggio della sovvenzione il valore massimo ch'essa può raggiungere; ma, in ogni caso, è evidente il vantaggio pecunario che i premi d'importazione e d'esportazione procurano all'armatore. Si potrà osservare che questi ultimi non sono concessi che ai viaggi diretti fra i nostri porti e l'estero, mentre i premi attuali sono pagati in ragione delle miglia percorse e del tonellaggio di stazza, indipendentemente dalle linee seguite e dalla quantità di merci caricate; ma, per quanto i premi, comunque lucrati, rappresentino generalmente l'indice di noli guadagnati ed accennino, conseguentemente, ad un esercizio che si traduce in ricchezza nazionale, non pare tuttavia che la loro concessione ai traffici fra porti esteri rappresenti una delle forme più convenienti che possa assumere la sovvenzione di Stato.

***

Tali sono i miei concetti in ordine ai rapporti fra lo Stato e la Marina mercantile, la quale, più che una industria, è una forza espansiva che tutte le industrie alimenta e feconda, e come tale dev'essere considerata, indirizzata ed incoraggiata. Egli è in base a questo nesso economico che i modi, onde sono sovvenute e regolate le funzioni di una Marina, hanno ad essere conformi all'indole sua. Così debbono rifiutarsi quelle forme di sovvenzione, dalle quali non si riflette alcun beneficio diretto sull'economia generale del Paese o su qualche grande interesse nazionale; come pure sono da escludersi quelle altre forme che possono creare un monopolio là ove non lo richiedono esigenze di carattere pubblico, le quali altrimenti non potessero essere soddisfatte. Del resto, la Marina ama di svolgersi nella libertà, indipendente da fiscalità ed oneri inopportuni, ed ogni limitazione delle sue facoltà, che non sia strettamente domandata dagli obbiettivi che a mezzo di essa voglionsi raggiungere, torna dannosa alla sua efficacia ed al suo stesso sviluppo.

Non mi nascondo che ad un progresso così rapido, quale sarebbe desiderabile per conquistare quel posto che all'Italia compete fra le nazioni marittime, possano difettare le iniziative private. È un fatto che i nostri armatori non hanno saputo fino ad oggi trovare il proprio tornaconto in quelle imprese, alle quali con maggior coraggio si affidarono gli armatori e le società forestiere, e che furono per i padri nostri sorgente di gloria e di prosperità. È un fatto che il capitale nazionale è assai timido nell'investirsi in simili imprese e che tiepido e scettico è lo spirito di associazione per affrontarle. Ma giova sperare che salutari incoraggiamenti, saggiamente applicati, possano determinare un profittevole risveglio e destare la coscienza dei sommi vantaggi economici che l'Italia deve attendere dal mare; in guisa che abbiano, per virtù di iniziative private, ad esplicarsi tutte quelle migliori forme di cooperazione, che sono dalle moderne imprese marittime richieste e che tornano a profitto dell'espansione e del commercio nazionali.

Arridono, all'avvenire di un'Italia marinara, le nostre tradizioni, la nostra fortunata posizione geografica, le progredite e promettenti condizioni della nostra produttività, la capacità economica delle nostre colonie. In tutto ciò si rivelano i coefficienti di un alto potenziale; sappia lo Stato scuoterne la forza latente ed indicar loro la via del Mare!

Marzo 1903.